Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7913**

16. Wahlperiode 28. 01. 2008

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dorothee Menzner, Dr. Gesine Lötzsch, Heidrun Bluhm, Lutz Heilmann und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/7712 –

Die geplante Y-Trasse und der wachsende Schienengüterverkehr von und zu den Nordseehäfen (Seehafen-Hinterlandverkehr)

Vorbemerkung der Fragesteller

Der zunehmende internationale Warenaustausch lässt den Güterumschlag der Nordseehäfen in den letzten Jahren kräftig anschwellen. Allein die zweistelligen Wachstumsraten im Containerverkehr lassen auf eine Verdopplung der zu transportierenden Gütermenge binnen weniger Jahre schließen. Dies hätte unmittelbar Auswirkungen auf den Verkehr im Hinterland der Seehäfen. Auch die Transportkapazität des Güterverkehrs auf der Schiene müsste alsbald verdoppelt werden.

Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des norddeutschen Schienennetzes setzen die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG auf den Bau der Y-Trasse. Diese Eisenbahnneubaustrecke soll – maßgeblich im Personenfernverkehr und erheblich schneller als heute – Hannover sowohl mit Hamburg als auch mit Bremen verbinden.

Die Y-Trasse ist bereits seit mehr als anderthalb Jahrzehnten in Planung. Kritiker des Projekts stellen unter anderem den Nutzen für den Güterverkehr in Frage. Sie bemängeln, die beiden kurzen Streckenäste würden für schnelle Reisezüge gebaut, für langsamere Güterzüge aber zu wenig Trassen bieten. Umwelt- und Verkehrsverbände fordern, auf diese Streckengabel und damit auf Raumordnungs-, Planungs- und Bauverfahren zu verzichten, die sich möglicherweise über Jahre hinziehen. Stattdessen empfehlen sie, mit Geldern des Bundes zügig den Ausbau der Knotenbahnhöfe im Eisenbahnnetz Niedersachsens und der dort schon vorhandenen Güterzugstrecken zu finanzieren – auch solcher, die nicht dem Bund gehören.

1. Für welche Höchstgeschwindigkeit ist die Y-Trasse nach dem derzeitigen Planungsstand vorgesehen, und welche Fahrplangeschwindigkeiten ergeben sich daraus für den Personen- und Güterverkehr auf den beiden Streckenästen Hamburg–Hannover und Bremen–Hannover?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 24. Januar 2008 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Wie viel Güterzugtrassen sind nach der Fertigstellung der Y-Trasse bei Streckengeschwindigkeiten von 300, 230 oder 160 Kilometern pro Stunde jeweils täglich zu erwarten,

   a) auf der geplanten Y-Trasse zwischen Hamburg und Hannover,

   b) auf der geplanten Y-Trasse zwischen Bremen und Hannover und

   c) auf der bereits vorhandenen Strecke Hamburg–Lüneburg–Hannover, wenn ein Teil der Züge des Personenfernverkehrs von dieser Strecke auf die Y-Trasse verlegt sein würde?

Die Fragen 1 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Y-Trasse ist im Bereich ihres Neubauabschnitts für eine Geschwindigkeit von 300 km/h konzipiert. Der Streckenabschnitt Visselhövede–Langwedel soll für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut werden. Nach Fertigstellung der Neubaustrecke erwartet die DB Netz AG folgende Fahrzeitveränderungen:

Relation	Fahrzeit in Minuten		Differenz in Minuten
	Ausgangssituation	Y-Trasse	
Hamburg–Hannover	69	56	– 13
Bremen–Hannover	54	46	– 8

Voraussetzung für die Bewältigung des Güterverkehrsaufkommens ist die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten mit hoher Angebotsqualität. Die Personen- und Güterverkehrsumlegung im Rahmen der Arbeiten zum Bundesverkehrswegeplan 2003 hat gezeigt, dass nach Fertigstellung der Y-Trasse im Großraum Hamburg–Bremen–Hannover zusätzlich etwa 260 Güterzugtrassen/Tag verfügbar sein werden. Auf der Neubaustrecke werden zusätzliche Kapazitäten von etwa 120 Güterzügen/Tag geschaffen; die bestehenden Strecken im Großraum Hamburg–Lüneburg–Hannover erhalten zusätzlich etwa 140 Güterzugtrassen/Tag.

2. Hat die Bundesregierung angesichts des zunehmenden Schienengüterverkehrs Änderungen bei der Planung der Y-Trasse als Hochgeschwindigkeitsstrecke des Personenverkehrs geprüft oder eingeleitet?

   Wenn ja, welche Ergebnisse gibt es hinsichtlich

   a) einer Änderung des Ausbaustandards der geplanten Y-Trasse,

   b) einer Entlastung von Knotenpunkten im Schienennetz, z. B. Bremen, Buchholz, Lehrte und Wunstorf oder

   c) des Ausbaus anderer Eisenbahnstrecken?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Bedeutung der Y-Trasse für die Bewältigung des prognostizierten Personen- und Güterverkehrsaufkommens konnte bereits im Rahmen der Arbeiten zum Bundesverkehrswegeplan 2003 nachgewiesen werden. Dabei hat sich gezeigt, dass die Neubaustrecke eine wesentliche Voraussetzung für die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für den Schienengüterverkehr ist.

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Varianten des Streckenverlaufs sind im Übrigen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens geprüft worden und werden hinsichtlich der konkreten Trassenführung Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein.

4. Trifft es zu, dass die Baukosten für die Y-Trasse seit Ende der 1980er Jahre mit etwa 1,3 Mrd. Euro angesetzt sind?

   Wenn ja, wie erklärt die Bundesregierung, dass der Kostenansatz für den Bau der geplanten Y-Trasse nahezu unverändert geblieben sein soll – trotz Preissteigerung, erhöhter Technik- und Sicherheitsstandards und mehrfacher Anhebung der Mehrwertsteuer?

   Wenn nein,

   a) treffen Kostenangaben der Deutsche Bahn AG in Höhe von bis zu 4,5 Mrd. Euro zu und

   b) welches Kostenvolumen setzt die Bundesregierung derzeit für eine Realisierung der Y-Trasse an?

Ausgehend von der dem Raumordnungsverfahren zugrunde liegenden Planungstiefe geht die DB Netz AG für die Y-Trasse von Investitionskosten in Höhe von etwa 1,3 Mrd. Euro (Preisstand 1999) aus. Diese sind in die Bundesverkehrswegeplanung eingegangen. Hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung der Investitionsmaßnahme sind die Ergebnisse des notwendigen Planfeststellungsverfahrens abzuwarten. Hierzu sind die Planungen von der DB Netz AG zu vertiefen. Erst im Anschluss daran können die Investitionskosten für die Neubaustrecke detailliert bestimmt werden. Dieses Verfahren gilt grundsätzlich bei der Bundesverkehrswegeplanung.

5. Wie bewertet die Bundesregierung den Einwand, die Y-Trasse sei erst nach dem Jahr 2020 betriebsbereit, der Güterverkehr im Hinterland der Seehäfen verdopple sich aber voraussichtlich bereits bis 2015?

Die DB Netz AG hat vor dem Hintergrund der Aufkommenssteigerung in den deutschen Seehäfen und der daraus resultierenden Güterverkehrsentwicklung ein großes Interesse an der Realisierung der Y-Trasse. Die Bundesregierung hat mit der Berücksichtigung der Y-Trasse in dem Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) die Voraussetzungen für die Aufnahme der erforderlichen Planungsarbeiten geschaffen.

6. Bezieht die Bundesregierung bei der Anbindung der Seehäfen Schienenstrecken in die Güterverkehrsplanung ein, die nicht dem Bund gehören, sondern zu den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) zählen?

   Wenn ja, welche nicht bundeseigenen Eisenbahnstrecken – jeweils bitte einzeln mit Zeit- und Kapazitätsangaben benennen – zieht der Bund im Ferngüterverkehr für die nächsten zehn Jahre in Betracht?

   Wenn nein, warum nicht?

7. Welche Prüfungen hat die Bundesregierung vornehmen lassen – gegebenenfalls durch wen – um die Kapazität des norddeutschen Eisenbahnnetzes zu erweitern, in dem Strecken im Land Niedersachsen, die nicht dem Bund gehören, schon bis 2015 ausgebaut sein könnten, so dass dort täglich rund 200 Trassen mehr für Güterzüge verfügbar wären?

8. Erwägt die Bundesregierung, bestimmte nicht bundeseigene Eisenbahnstrecken im unmittelbaren Hinterland der Nordseehäfen stärker in die Lenkung der wachsenden Güterverkehrsströme einzubinden und hat sie zwecks Beseitigung der damit zu erwartenden Engpässe untersucht oder untersuchen lassen – gegebenenfalls durch wen – die Finanzierung von Instandhaltung, Erhalt, Aus- oder Neubau dieser Strecken ähnlich wie bei den Bundesschienenwegen zu handhaben, um bundesweit eine einheitliche Schieneninfrastruktur zu schaffen?

Wenn ja,

a) für welche dieser Eisenbahnstrecken in Norddeutschland (gegebenenfalls bitte Streckenendpunkte angeben) sieht die Bundesregierung die Vergabe von Bundesgeldern – gegebenenfalls bitte die Baukosten und den Kostenanteil des Bundes benennen – vor und

b) gibt es weitere nicht bundeseigene Schienenstrecken (bitte einzeln benennen), die in der Finanzierung ähnlich wie Bundesschienenwege zu behandeln oder diesen gleichzustellen wären?

Wenn nein, welche Gründe sind dafür maßgebend?

Die Fragen 6, 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem Bund obliegt gemäß Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes die Verantwortung für den Ausbau und den Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes (Infrastrukturverantwortung). Dieser Auftrag wird im Bundesschienenwegeausbaugesetz konkretisiert. Danach finanziert der Bund Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes (Bau, Ausbau und Ersatz) im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Die Zuständigkeit für die NE-Bahnen liegt teilweise bei den Ländern, zum Teil aber auch bei Kommunen oder sonstigen Dritten (insbesondere bei Hafenbahnen und sonstigen Industriebahnen). Die Beteiligten sind gefordert, im Rahmen ihrer Zuständigkeit für eine Bereitstellung der notwendigen Streckenkapazitäten und die erforderlichen Finanzmittel für den bedarfsgerechten Ausbau der Schieneninfrastruktur zu sorgen. Dies betrifft auch die Durchführung von Studien zur Ermittlung des Infrastrukturausbaubedarfs der NE-Bahnen.

9. Wie bewertet die Bundesregierung Vorgaben der EU, dem transeuropäischen Güterverkehr auf den Schienenwegen Vorrang vor den Zügen des Personenverkehrs einzuräumen –

   a) welche Strecken des Bundesschienennetzes wären davon betroffen,

   b) trifft es zu, dass die Ostbahn Küstrin (Kostrzyn)–Berlin sowie die rechte Rheinstrecke zwischen Frankfurt/Main und Köln bereits in naher Zukunft (wenn ja, ab wann) ausschließlich von Zügen des Güterverkehrs genutzt werden sollen,

   c) welche Auswirkungen sieht die Bundesregierung bei einer Priorität des Güterverkehrs oder bei Einschränkungen des Personenverkehrs auf bestimmten Strecken

      – auf die Bestellhoheit der Bundesländer im Schienenpersonennahverkehr und

      – auf die Verteilung von Bundesgeldern, die auf Grundlage des Regionalisierungsgesetzes (RegG – Regionalisierungsgelder) auch ab 2015 gewährt werden müssen?

Die Bundesregierung unterstützt die DB Netz AG in ihrer Strategie Netz 21, die eine Trennung von langsamen und schnellen Verkehren nach Effizienzkriterien verfolgt. Ziel ist es, das Netz durch organisatorische und investive Maßnahmen leistungsfähiger, effizienter und kostengünstiger zu machen. Damit sollen die erforderlichen Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr bedarfsgerecht zur Verfügung gestellt und so mehr Verkehr auf die Schiene geholt werden. Vor diesem Hintergrund begrüßt der Bund grundsätzlich auch die Initiative der Europäischen Kommission für Maßnahmen zur stärkeren Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene – allerdings unter Beachtung der Grundsätze der Subsidiarität.

Die Steigerung der Effizienz auf der Schiene schafft mehr Potenzial sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333